Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3417**

16. Wahlperiode 14. 11. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Priorisierung von Vorhaben im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010

Mit dem Investitionsrahmenplan (IRP) 2006 bis 2010 hat die Bundesregierung eine Priorisierung von Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans vorgenommen. Dabei ist aber nicht deutlich geworden, nach welchen Kriterien diese Priorisierung erfolgte, da sich z. B. auch Projekte des Weiteren Bedarfs im Investitionsrahmenplan befinden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt sich die Differenz von 7,2 Mrd. Euro zwischen der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung bis 2010 vom 6. Juli 2006, die für den Zeitraum 2006 bis 2010 insgesamt 22,7 Mrd. Euro Investitionsmittel für die Bundesfernstraßen ausweist und den 29,9 Mrd. Euro, die der IRP in der Tabelle auf S. 6. als Planungsrahmen für Bundesfernstraßen im Zeitraum 2006 bis 2010 (Finanzplanung des Bundeshaushalts und Erhaltung der Bestandsnetze) ausweist?

2. Wie erklärt sich die Differenz von 11,8 Mrd. Euro zwischen der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung bis 2010 vom 6. Juli 2006, die für den Zeitraum 2006 bis 2010 insgesamt 17,3 Mrd. Euro Investitionsmittel für Investitionen in Eisenbahnen des Bundes ausweist und den 29,1 Mrd. Euro, die der IRP in der Tabelle auf S. 6. als Planungsrahmen für Bundesschienenwege im Zeitraum 2006 bis 2010 (Finanzplanung des Bundeshaushalts und Erhaltung der Bestandsnetze) ausweist?

3. Wie erklärt sich die Differenz von 1,5 Mrd. Euro zwischen der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung bis 2010 vom 6. Juli 2006, die für den Zeitraum 2006 bis 2010 insgesamt 3,9 Mrd. Euro Investitionsmittel für Bundeswasserstraßen ausweist und den 5,4 Mrd. Euro, die der IRP in der Tabelle auf S. 6. als Planungsrahmen für Bundeswasserstraßen im Zeitraum 2006 bis 2010 (Finanzplanung des Bundeshaushalts und Erhaltung der Bestandsnetze) ausweist?

4. Gibt es eine vom Finanzminister zugesagte Aufstockung der mittelfristigen Finanzplanung für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen, die von den Zahlen des 6. Juli 2006 hinausgeht?

   Wenn ja, in welcher Höhe?

5. Wie hoch ist der Anteil der angekündigten 75 Mrd. Euro Investitionen in Bundesverkehrswege, der erst nach 2010 finanzwirksam wird?
6. Welche Erhaltungs- bzw. Bestandsnetzinvestitionen sollen für die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen in den Jahren 2006 bis 2010 aufgeschlüsselt nach Jahren zur Verfügung gestellt werden?
7. Stimmt die Bundesregierung zu, dass laut Bundesverkehrswegeplan für den Erhalt der Bundesfernstraßen einschließlich Erhaltungsanteilen im Zusammenhang mit Ausbau-, Umbau und Erweiterungsmaßnahmen ab 2005 jährlich 2,5 Mrd. Euro veranschlagt waren, die sogar noch weiter ansteigen sollten?
8. Wie erklärt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, dass im IRP in 2009/2010 lediglich 2,1 Mrd. Euro für Erhaltungsinvestitionen an Bundesfernstraßen einschließlich Erhaltungsanteilen im Zusammenhang mit Ausbau-, Umbau und Erweiterungsmaßnahmen zur Verfügung stehen sollen?
9. Stimmt die Bundesregierung zu, dass diese 2,1 Mrd. Euro gegenüber dem Haushaltsentwurf 2007 lediglich eine Steigerung um 100 Mio. Euro bedeuten?
10. Nach welchen Kriterien und in welcher Wichtung wurden Projekte für den Investitionsrahmenplan ausgewählt?
11. Welche Projekte mit welchem Finanzrahmen ohne bisher rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss sind in den IRP aufgenommen worden?
12. Welche Projekte mit welchem Finanzrahmen mit rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss sind nicht in den IRP aufgenommen worden?
13. Welche durchschnittliche Verkehrsbelastung und welcher Schwerlastanteil sind für die einzelnen Straßenbauvorhaben des Investitionsrahmenplans prognostiziert, dargestellt nach Projekten pro Bundesland?
14. Welche durchschnittliche Verkehrsbelastung und welcher Schwerlastanteil sind für die einzelnen Straßenbauvorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetzes prognostiziert, die nicht im Investitionsrahmenplan aufgenommen wurden, dargestellt nach Projekten pro Bundesland?
15. Welche Projekte des Weiteren Bedarfs (mit Planungsrecht) des Fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetzes wurden in den Investitionsrahmenplan aufgenommen, und warum?
16. Wie deckt sich die Tatsache, dass es Projekte des Weiteren Bedarfs (mit Planungsrecht) im IRP gibt, mit der Aussage im IRP (S. 18), dass es sich bei den Aus- und Neubauprojekten „ausschließlich [um] Projekte des Vordringlichen Bedarfs der Schienen- und Bundesfernstraßenausbaugesetze …“ handelt?
17. Warum wurden diese Projekte vorgezogen, obwohl zahlreiche Projekte des Vordringlichen Bedarfs nicht in den IRP aufgenommen wurden?

Berlin, den 14. November 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333